VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ Komisji Administracji i Cyfryzacji
(nr 54)
z dnia 12 grudnia 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Administracji i Cyfryzacji (nr 54)

12 grudnia 2013 r.

Komisja Administracji i Cyfryzacji obradująca pod przewodnictwem poseł **Julii Pitery (PO)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację o stanie prac nad podpisaniem europejskiego porozumienia w sprawie systemu e-Call.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Ręgowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji wraz ze współpracownikami, **Ewa Mierzwińska** główny specjalista w Departamencie Ewidencji Państwowych Ministerstwa Spraw Wewnętrznych wraz ze współpracownikami, podinsp. **Dariusz Chojnowski** z Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, **Marcin Ślęzak** kierownik Instytutu Transportu Samochodowego wraz ze współpracownikami, **Janusz Górski** przedstawiciel firmy członkowskiej PKPP Lewiatan.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska**, **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Julia Pitera (PO):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Administracji i Cyfryzacji. Witam wszystkich gości i państwa posłów. W porządku dziennym posiedzenia Komisji mamy informację o stanie prac nad podpisaniem europejskiego porozumienia w sprawie systemu e-Call. Referują Minister Administracji i Cyfryzacji oraz kierownik Instytutu Transportu Samochodowego. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji Andrzej Ręgowski:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, system e-Call jest jednym z systemów, które służą do ratowania ludzkiego życia. W skrócie: polega to na zainstalowaniu pewnego urządzenia w samochodzie, które w sposób wywołany przez kierowcę lub inną osobę albo w sposób automatyczny wysyła sygnał alarmowy, który jest odbierany przez różne systemy, jakie działają w sieci ratownictwa państwowego. Na poziomie Komisji Europejskiej powstała idea, by stworzyć system ogólnoeuropejski.

Temat był wywołany już dawno – chyba w 2005 r. lub 2006 r. Wówczas w ramach prac przygotowawczych KE zainicjowała działanie mające doprowadzić do utworzenia grupy państw, które pilotażowo wprowadzą taki system. Państwa, które chciały przystąpić do tego systemu miały podpisać memorandum. Polska wówczas nie zgłosiła woli przystąpienia do memorandum. W związku z tym, nie zostało to przez Polskę podpisane. Polska nie była wyjątkiem, ponieważ Wielka Brytania i – o ile wiem – Francja również nie podpisały memorandum. Były różne uzasadnienia z ich strony. Polskie uzasadnienie wówczas spowodowane było brakiem krajowego systemu, który mógłby przyjąć sygnał alarmowy z urządzenia zamontowanego w samochodzie – przynajmniej do takiej wiadomości dotarłem.

Prace nad systemem e-Call posuwały się systematycznie. Polska śledziła te prace, dlatego przy opracowywaniu systemu informatycznego powiadamiania ratunkowego, przewidziano przyjęcie i zbudowanie interfejsu dzięki, któremu ten sygnał będzie przyjęty w sposób systemowy i obsłużony na równi z sygnałem alarmowym z numeru 112.

W ustawie, która była przygotowywana – tj. ustawa o systemie powiadamiania ratunkowego – i która została przyjęta przez Sejm i Senat i jest obecnie u prezydenta w celu podpisania, pojawia się zapis, że jest przewidziane obsłużenie tego sygnału. Mówię to w dużym skrócie, bo jest notatka, a nie chcę państwa posłów zanudzać.

Przystąpienie teraz przez Polskę do memorandum, nie jest już przedmiotowe, dlatego że jesteśmy przygotowani już od strony prawnej by system e-Call wdrożyć. Jest to wymagane od 1 października 2015 r. Do tego czasu będziemy w stanie zbudować niezbędną infrastrukturę w systemie powiadamiania ratunkowego by obsłużyć ten sygnał.

To wszystko w skrócie. Jeśli będą potrzebne szczegóły, to są ze mną specjaliści, którzy na wszelkie pytania są w stanie odpowiedzieć – zresztą, dość intensywnie zajmowałam się też tym przez jakiś czas.

Przewodnicząca poseł Julia Pitera (PO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę kierownika Instytutu Transportu Samochodowego.

Kierownik Instytutu Transportu Samochodowego Marcin Ślęzak:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, chcemy wspólnie ze współpracownikiem panem Michałem Niezgodą przedstawić rolę ITS. Jesteśmy jednostką nadzorowaną przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, m.in. braliśmy udział jako członek zespołu realizacji projektu badawczego dotyczącego opracowania metodyki funkcjonowania systemu e-Call. Chciałem powiedzieć jeszcze kilka słów tytułem wstępu, ale pan minister wprowadził już wszystkich w tematykę. Muszę zaznaczyć, że chcemy przedstawić fakty takimi jakie są, czyli bez podejmowania ocen. Rola instytutu ma charakter doradczy, a nie wyrażania opinii.

Otrzymali państwo wydrukowane materiały prezentacji – ewentualnie będzie można coś sobie zanotować. Jeżeli będą jakieś pytania, to na tyle na ile będziemy mogli odpowiedzieć jako eksperci, to udzielimy wyjaśnień. Oddaję głos panu Michałowi Niezgodzie. Pan Michał jest kierownikiem laboratorium, które zajmuje się szeroko pojętą telematyką transportu, symulatorami wysokiej klasy oraz tą tematyką. Oddaję głos.

Kierownik Pracowni Telematyki Transportu i Symulatorów Jazdy ITS Michał Niezgoda:

Dziękuję. Dzień dobry państwu. Dziękujemy za zaproszenie. Pozwolimy sobie wygłosić krótką prezentację o tym, czym tak na prawdę jest system e-Call i kiedy zaczął być implementowany na poziomie unijnym i krajowym. Również odpowiemy na państwa pytania, niemniej jednak wcześniej kilkunasto minutowa prezentacja, by zrozumieć kontekst całej sytuacji.

Poza uregulowaniami prawnymi chcemy również skupić się na tym, co jest przedmiotem dzisiejszego porządku obrad posiedzenia Komisji, czyli na protokole ustaleń w sprawie realizacji interoperacyjnej usługi e-Call – jest to różnie nazywane np.: porozumienie lub memorandum w zależności od doniesień medialnych lub aktów prawnych. Chcemy również powiedzieć o europejskim stanie prawnym i o technicznych wymaganiach, które wiążą się z realizacją postanowień Rady i Komisji Europejskiej. Parę słów również chcemy poświęcić samemu projektowi e-Call, który był realizowany w ramach grantu finansowanego przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Oczywiście również będziemy szczęśliwi, jeśli będziemy mogli odpowiedzieć na państwa pytania.

Czym jest system e-Call? Państwo z Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji słusznie zauważyli, że jest to system szybkiego i automatycznego powiadamiania o wypadkach drogowych. Jednak powiadamianie odbywa się na dwóch płaszczyznach, tj.: głosowy kontakt z operatorem z centrum powiadamiania ratunkowego tzw. PSAP oraz wysłanie komunikatu z minimalnym zbiorem danych do centrów za pośrednictwem odpowiedniej infrastruktury teleinformatycznej. Podczas wypadku samochodowego poszkodowany może nawiązać połączenie, bo może być świadomy, natomiast w wielu sytuacjach kierowca nie będzie świadomy, dlatego komunikat będzie wysłany automatycznie.

Kiedy tak naprawdę wszystko się zaczęło? Początkiem e-Call jest tzw. inicjatywa e-Safety, czyli e-Bezpieczeństwo, tak jest to tłumaczone w polskich aktach prawnych. Było to zapoczątkowane w 2002 r. i było częścią strategii KE dotyczącej ogólnej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego miała się odbywać za pośrednictwem technologii informacyjno-komunikacyjnych zastosowanych w pojazdach. Tą technologią był m.in. system e-Call. Powołano 15 grup roboczych. Jedną z nich była grupa, która pod przewodnictwem europejskiej organizacji ERTICO i Stowarzyszenia Producentów Pojazdów Europejskich zajmowała się e-Call. Na dole widzicie państwo schemat jak to wygląda. Samochód namierzony za pośrednictwem systemu

GPS wysyła dane o swoim położeniu i typie pojazdu do CPR lub ewentualnie kontaktuje się w sposób głosowy.

Jak wyglądało to na poziomie unijnym? Tak naprawdę protokół ustaleń dla realizacji systemu e-Call, czyli europejskie porozumienie w sprawie systemu e-Call po raz pierwszy podpisano w sierpniu 2004 r. przez trzy duże podmioty, o których zaraz powiem. Następnie w latach 2005-2009 miały miejsce komunikaty KE dotyczące konieczności wdrożenia systemu e-Call. Należy zaznaczyć, że komunikaty nie zobowiązywały w sposób obligatoryjny państwa polskiego do wdrożenia tego systemu, ponieważ komisja uważała na początku, że system może być wdrożony dobrowolnie przez sektor prywatny. Uważano, że konsumenci – kierowcy – będą zainteresowani tego typu systemami w pojazdach. Faktycznie, dziś jest parę marek luksusowych, które dysponują samochodami wyposażonymi w systemy naśladujące działanie systemu e-Call np. system OnStar w samochodach General Motors. Akurat system OnStar jest systemem amerykańskim, ale są również systemy europejskie.

W 2010 r. podjęto pierwsze działania legislacyjne związane z realizacją systemu e-Call. Była to dyrektywa Parlamentu Europejskiego, w której po raz pierwszy – na poziomie legislacyjnym – była mowa o interoperacyjności usługi e-Call. W ramach tej dyrektywy powołano dwa akty delegowane. Pierwsze związane były z interoperacyjnością e-Call dla infrastruktury PSAP, czyli centrów powiadamiania ratunkowego. Drugie związane były z wnioskiem rozporządzenia PE i RE dla producentów pojazdów dotyczących wymagań homologacyjnych. Zatem jest parę grup interesariuszy. Są to zarówno kraje członkowskie, które obsługują centra powiadamiania ratunkowego, jak i producenci pojazdów, którzy są podmiotami prywatnymi. Termin wdrożenia systemu w państwach członkowskich przypada na 1 października 2015 r. Jest to termin oficjalnie obowiązujący i system e-Call do tej daty musi funkcjonować.

Wybraliśmy działania w Polsce, które uważamy za kluczowe w stosunku do realizacji systemu e-Call. Dużo rzeczy w międzyczasie działo się w Polsce. Po raz pierwszy Polska sformułowała stanowisko rządu do Rady Unii Europejskiej w 2005 r. popierające wdrożenie e-Call. Jednocześnie stanowisko mówiło, że eCall jest bardzo drogim systemem i wymaga dużych nakładów strukturalnych i czasu na wdrożenie. System e Call wiąże się z całą koncepcją systemu numeru 112, więc powstała ustawa o Państwowym Ratownictwie Medycznym, w której mowa o obsłudze wywołań nr 112. W 2007 r. powołano międzyresortowy zespół do realizacji systemu e-Call. Następnie powstało szereg projektów związanych z realizacją trzech rzeczy. Pierwsza to platforma lokalizacyjno-informacyjna z centralną bazą danych. Drugi element systemu to informatyczny system powiadamiania ratunkowego. Trzeci to ogólnopolska sieć teleinformatyczna na potrzeby obsługi nr alarmowego 112. W skrócie projekty nazwano: PLJ-CBD, SIPR i OST 112. Te trzy elementy systemu są realizowane. Część z nich jest bardziej sfinalizowana. Wiem, że ministerstwo zapowiadało już 100% wprowadzenia do końca 2013 r. numeru 112, natomiast uruchomienie postępuje stopniowo. Jest to bardzo duży i ogólnokrajowy system, który wymaga wielu testów. Jest również projekt ustawy, o którym pan minister słusznie powiedział, że jest to system powiadamiania ratunkowego, który był przedmiotem pracy tej Komisji w dniu 22 listopada 2013 r.

Celem protokółu ustaleń dla realizacji systemu e-Call – jest to przedmiot działań tej Komisji – jest wspólna realizacja systemu na bazie zatwierdzonej struktury i specyfikacji interfejsów. Oznacza to, że usługa ma być interoperacyjna. Tak jak mówiliśmy wcześniej, w 2004 r. KE oraz organizacja ERTICO – czyli stowarzyszenie inteligentnych systemów transportowych – i organizacja zrzeszająca producentów pojazdów – ACEA – podpisały protokół, że będą działać na rzecz wdrożenia interoperacyjnej usługi e-Call na poziomie całej UE. Pozostałymi adresatami były przede wszystkim pozostałe państwa członkowskie UE, producenci pojazdów i operatorzy telekomunikacyjni.

Obecnie jest 27 państw, które podpisały memorandum, ale należy zaznaczyć, że ostatnie podpisy były złożone w połowie 2012 r. przez Bułgarię, Irlandię i chyba Turcję. Dodatkowo jest 107 firm i organizacji, które również podpisały memorandum. Jest również jedna organizacja z Polski, która również złożyła swój podpis

Chcę jeszcze przedstawić państwu działania regulacyjne UE, by lepiej zrozumieć unijny kontekst legislacyjny. W dyrektywie dotyczącej ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych, po raz pierwszy jest mowa o e-Call na poziomie legislacyjnym, czyli o zharmonizowanym zapewnieniu interoperacyjnej usługi e-Call na terenie całej UE. Z czym to się wiąże? Otóż z koniecznością opracowania przez UE i grupę ekspertów tzw. specyfikacji technicznych dotyczących realizacji e-Call. W ramach specjalizacji technicznych częściowo wydano akty delegowane, czyli specyficzny, nowy instrument prawny, który obliguje państwa członkowskie do realizacji wymagań.

W 2012 r. Parlament Europejski wezwał Komisję Europejską do przyjęcia wspólnych specyfikacji punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach w ramach tej dyrektywy, o której przed chwilą mówiłem. Jest również rozporządzenie, które dotyczy naszego systemu e-Call, czyli rozporządzenie nr 305, które uzupełniło dyrektywę PE dotyczącą ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych. Celem dyrektywy jest zapewnienie zgodności, interoperacyjności i ciągłości usługi e-Call na terenie całej UE. Chodzi o to, że będąc np. w Niemczech, Hiszpanii lub innym kraju, podczas wypadku drogowego, by nie było problemu z komunikacją między naszym pojazdem wyzwalającym sygnał ratunkowy a lokalnym centrum powiadamiania ratunkowego. Wiązało się to z modernizacją struktury punktów PSAP, czyli przyjmowania zgłoszeń o wypadkach. W rozporządzeniu jest mowa o czterech normach – nie będę zanudzał państwa szczegółami technicznymi tych norm, ale nasze centra muszą spełnić te normy w oparciu o to rozporządzenie. Normy dotyczą m.in. geograficznego położenia pojazdu i dokładności tego położenia, a jak sami państwo wiecie, z naszym GPS różnie bywa – zależy to czasem od liczby satelitów dostępnych w danym momencie.

Są również działania regulacyjne na poziomie właścicieli pojazdów, czyli rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Europejskiej dotyczące homologacji na potrzeby pokładowego systemu e-Call. Wymagania mają być spełnione przez producentów – z tego co pamiętam – do końca 2014 r. Na pewno od 2015 r. systemy e-Call mają być montowane w nowych pojazdach. Tak naprawdę producenci są do tego bardzo dobrze przygotowani i się tego nie boją. Normy mówią m.in. o zgodności, kompatybilności elektromagnetycznej urządzeń, by nie zakłócały one pracy innych systemów pokładowych.

Chcemy również krótko przedstawić państwu, że ITS wraz z Instytutem Łączności i Firmą Automex z Pomorza zrealizował projekt, który zakończył się rok temu, a dotyczył opracowania metodyki oceny systemu e-Call. W ramach projektu zrealizowano trzy duże grupy zadań. Pierwszym zadaniem była budowa stanowiska laboratoryjnego do badania urządzenia e-Call. Zbudowaliśmy stanowisko do symulacji zderzeń. Były to badania przyśpieszeń i wyzwalania sygnału e-Call. Opracowaliśmy również symulator urządzenia e-Call do modułu detekcji kolizji. Jest on tak naprawdę modułem podobnym do działania poduszek powietrznych. Poduszki wyzwalają się w trakcie wypadku, ponieważ odpowiednie czujniki przyspieszeń wiedzą, że jest to wypadek a nie uderzenie w krawężnik. Są do tego odpowiednie algorytmy, które tę informację przetwarzają, bo przecież nie jest to prosta sprawa, by to wszystko rozróżnić. Mamy również moduł nadawczo-odbiorczy, który był testowany w warunkach rzeczywistych. W porozumieniu z jednostkami służ ratowniczych – głównie policji i straży pożarnej z Pomorza – testowaliśmy nadajnik, odbiornik wewnątrz pojazdu oraz nadajnik i odbiornik w centrum powiadamiania ratunkowego – był to oczywiście symulator, a nie prawdziwe centrum powiadamiania ratunkowego. To znaczy centrum było prawdziwe, ale to co zrobiliśmy było tak naprawdę symulatorem.

Jeszcze dwa słowa o ITS, ponieważ e-Call jest jednym z przedmiotów działań i obszarem zainteresowań instytutu. Instytut zajmuje się: budową i ekspertyzami w zakresie zarządzania ruchem, monitorowania i identyfikowaniem pojazdów; rozwiązaniami telematycznymi dla pojazdów elektrycznych oraz eksperckimi bazami danych stosowanych przez przedsiębiorstwa i administrację państwową. Zajmuje się również szeroko pojętym bezpieczeństwem ruchu drogowego. W instytucie funkcjonują duże bazy krajowe i międzynarodowe związane z liczbą wypadków i statystykami wypadków. Uczestniczymy w współtworzeniu bazy BRD. Budujemy programy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Posiadamy systemy szkoleń kierowców, a ostatnio również w porozumieniu z GDDKiA zajęliśmy się badaniami bezpieczeństwa infrastruktury drogowej.

Instytut jest również jednostką akredytowaną, która certyfikuje wyroby oraz przyrządy i urządzenia związane z działalnością w sektorze transportu i sektorze motoryzacyjnym.

Jeśli państwo macie jakieś pytania to z chęcią odpowiemy. To tyle o systemie e-Call i naszej działalności i tym czym się zajmowaliśmy w ramach e-Call.

Przewodnicząca poseł Julia Pitera (PO):

Bardzo proszę, pan przewodniczący Sosnowski.

Poseł Zbigniew Sosnowski (PSL):

Pani przewodnicząca, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, panie ministrze. Mam dwa bardzo krótkie, ale konkretne pytania. Pytanie pierwsze: jakie państwa UE – poza Polską – nie wdrożyły do tej pory systemu i czym to motywowały? Drugie pytanie: korzyści znamy i wiemy, że chodzi o zwiększenie bezpieczeństwa obywateli i szybką informację, że jest nieszczęście, ale jakie są zagrożenia wprowadzenia systemu? Bo przecież nie jest tak, że nie ma zagrożeń. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Julia Pitera (PO):

Pani poseł Bubula.

Poseł Barbara Bubula (PiS):

Dziękuję bardzo. Chcę zadać dwa pytania. Pierwsze dotyczy kosztów wdrożenia systemu e-Call. Być może umknęło mi, ale usłyszałam tylko, że jest to drogi system. A konkretnie, jak drogi jeżeli chodzi o podstawową sieć komunikacyjną w naszym kraju? Drugą sprawą jest to, czy system działa w ścisłym powiązaniu z systemem powiadamiania ratunkowego, czyli numerem 112? Jeżeli tak, to na jakim obszarze kraju działa w tej chwili ten system? Jeżeli nie działa to gdzie i na jakich obszarach? Czy system, o którym mówimy można nazwać „pendolino" w stosunku do pociągów kolei regionalnych? Czy system bez nr 112 działa czy tylko w połączeniu z nr 112? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Julia Pitera (PO):

Bardzo proszę o odpowiedz.

Podsekretarz stanu w MAC Andrzej Ręgowski:

Odpowiem na pytania, na które będę mógł, a później zostanie to uzupełnione. Wiem na pewno, że Wielka Brytania nie przystąpiła do systemu e-Call. I wiem również, że nie przystąpiła Francja. Te kraje motywują nieprzystąpienie do systemu funkcjonowaniem własnych rozwiązań, których nie zamierzają integrować z rozwiązaniem europejskim. To tyle, jeśli chodzi o odpowiedz na to pytanie. Warto zauważyć, że są to kraje o dużych tradycjach motoryzacyjnych i być może mają zaawansowane rozwiązania i nie zależy im na tym. Może to trochę dziwić ponieważ Brytyjczycy jeżdżą po Europie, a Francuzi są praktycznie w centrum Europy i podniesienie bezpieczeństwa podróżnych z tych krajów byłoby ewidentne.

Co do zagrożeń, jakie system może wprowadzić, to – przynajmniej ja – nie stwierdzam. Być może panowie z ITS odpowiedzą na ten temat.

Czy jest to drogie rozwiązanie? Z tego, co do nas dotarło, mogę powiedzieć, że przejawi się to podniesieniem kosztu samochodu o ok. 100 euro – taka informacja dotarła do nas. Oczywiście jest to tylko koszt pojazdu. Nie jest to duży wzrost ceny pojazdu w stosunku do ceny, jakie płacimy za nowe pojazdy. Warto zauważyć, że nie będzie obowiązku montowania systemu e-Call w pojazdach starych, które już są w użytku, ale tylko w nowych, wchodzących do eksploatacji. W systemie obejmującym obszar kraju i Europy jest to kwestia dobudowania interfejsu, a nie jest to porażający koszt. Można mówić o dziesiątkach tysięcy złotych, by przetworzyć sygnał pochodzący z samochodu na sygnał, który jest równoważny z sygnałem pochodzącym od numeru 112. Jest to – po prostu – jeszcze jedno więcej źródło sygnału. Oczywiście przewidziano, że system będzie współpracował i będzie elementem, czy podsystemem i modułem systemu powia-

damiania ratunkowego, który jest uruchamiany z numeru 112. Zatem jest to rozwiązanie zintegrowanie z systemem, który jest już budowany.

Jeśli chodzi o pokrycie obszaru kraju numerem 112, to aktualnie jest to 87% powierzchni kraju, która jest już pokryta. Do końca roku numer 112 ma być odbierany w całym kraju – jeśli się nie mylę. To postępuje, bo nawet wczoraj o 2% wzrosło pokrycie.

Czy jest to „pendolino"? Chyba nie można rozpatrywać tego rozwiązania w tych kategoriach, ponieważ jest to pewne uzupełnienie systemu powiadamiania ratunkowego. Jest to jego jeszcze jeden element. Można sobie wyobrazić, że pojazdy w pociągach też będą wyposażone w urządzenia, które będą sygnalizowały potrzebę niesienia pomocy. To również można włączyć w system. Jednak koleje funkcjonują w innym systemie. Z mojej strony tyle wyjaśnień, być może panowie jeszcze chcą coś dodać.

Przewodnicząca poseł Julia Pitera (PO):

Bardzo proszę.

Poseł Zbigniew Sosnowski (PSL):

Może zamiast słowa zagrożenia, powiem, żeby było łatwiej wyjaśnić – obawy.

Przewodnicząca poseł Julia Pitera (PO):

Jeszcze pani poseł Bubula – przed odpowiedzią.

Poseł Barbara Bubula (PiS):

Chcę dopytać w związku z odpowiedzią, którą usłyszałam. Czy dobrze zrozumiałam, że będzie to system obowiązkowy dla nowych pojazdów, ale kto i w jakim trybie ten obowiązek ma wprowadzić? Czy będzie to wprowadzone na poziomie europejskim, czy dyrektywą lub rozporządzeniem? Czy potem zostanie to wprowadzone do prawodawstwa krajowego, czy może rząd planuje wprowadzić to na poziomie krajowym w formie ustawy lub rozporządzenia? Również chcę się upewnić, czy interfejs jest to jednorazowy wydatek do systemu 112? Nie wiąże się to z budową nowej infrastruktury np. z budową przekaźników wzdłuż tras komunikacyjnych etc.? Proszę o wyjaśnienie, bo być może nie do końca zrozumiałam kwestie techniczne.

Przewodnicząca poseł Julia Pitera (PO):

Pan przewodniczący Siarka i jeszcze ja będę miała pytanie jedno pytanie i będziemy mieli większą grupę wątpliwości.

Poseł Edward Siarka (SP):

Gdy słucham, które kraje mają zastrzeżenia do budowanego nowego systemu i korzystają z własnej tradycji, to tak naprawdę musimy zdawać sobie sprawę, że nowy system jest sposobem śledzenia wszystkich pojazdów. Tak to odbieram i proszę państwa nie ma co zaprzeczać. Wkraczamy w bardzo poważny obszar – powiedziałbym – wolności, ale nie chcę nadużywać tych słów. W pełni zdaję sobie sprawę, że to będzie tak jak z telefonem, który można zlokalizować. Tak samo będzie można zlokalizować samochód – to jest tylko kwestia czasu. Po to ten system jest robiony i dlatego Brytyjczycy tak ostrożnie podchodzą do tego systemu. Te obszary dla nich są bardzo drażliwe. Musimy sobie zdawać sprawę, że nie jest łatwo to społeczeństwo do tego systemu przekonać. Jednak pomijając tę kwestię wciąż nie mamy odpowiedzi, ile to rzeczywiście kosztuje. System będzie nas drogo kosztował. Mówimy o zbudowaniu całej siatki, która ma uzupełnić już istniejącą infrastrukturę związaną z numerem 112, ale utrzymanie tego w systemie informatycznym aby to funkcjonowało, to na pewno niebagatelne kwoty. Powinniśmy wiedzieć, ile to rzeczywiście ma kosztować. O jakich pieniądzach mówimy?

Przewodnicząca poseł Julia Pitera (PO):

Dopowiem, bo częściowo pan przewodniczący Siarka zadał pytanie, ale moje pytanie brzmi: w jaki sposób system będzie zabezpieczony przed ewentualnym zainteresowaniem zewnętrznym? Przecież można sobie wyobrazić takie zainteresowanie i obserwację samochodu. To wcale nie musi być przyjazne i uczciwe. Krótko mówiąc: w jaki sposób będzie można zabezpieczyć taki system, by człowiek czuł się bezpiecznie i ktoś nie próbował go namierzyć np. na wysokości lasu gdzie można czuć się niebezpiecznie? Kto z państwa udzieli odpowiedzi?

Podsekretarz stanu w MAC AndrzejRęgowski:

Prawdopodobnie podzielimy się odpowiedzią. Skoro system jest wdrażany z poziomu UE, to i regulacja będzie europejska. Dlatego, na poziomie krajowym będzie tylko jej wykonanie.

Jeśli chodzi o koszty całkowite funkcjonowania systemu, w tej chwili nie jestem w stanie opowiedzieć na to pytanie. Natomiast ze znajomości tematu, mogę potwierdzić, że wdrożeniem systemu są zainteresowane firmy ubezpieczeniowe, które płacą odszkodowania za wypadki. One w jakimś stopniu zamierzają w tym partycypować. W tej chwili, nie potrafię również określić tego mechanizmu, ale na pewno jest to do zbadania. Jeśli będzie nam dany jakiś czas, to postaramy się zdobyć informację na ten temat.

Jeśli chodzi o koszty funkcjonowania modułu bezpieczeństwa e-Call w systemie SPR, to koszty będziemy w stanie wydzielić, ale w tej chwili nie umiem tego przedstawić. Tak jak mówiłem wcześniej to kwestia zbudowania interfejsu i jest to moim zdaniem kilkadziesiąt tysięcy złotych. Może jeszcze dodatkowo dojdzie koszt rozszerzenia sprzętowego i to również będą kwoty tego rzędu. Obsługa operatora – nie wiem jak to będzie obliczane, należałoby zrobić kalkulację, by wydzielić ten moduł.

Jeśli mowa o zagrożeniach, a raczej o śledzeniu, to rzeczywiście jest obawa, że ktoś może podłączyć się do systemu i śledzić dany pojazd, którym jest zainteresowany. Dlatego na pewno system musi być specjalnie chroniony i pracować w reżimie bezpieczeństwa. Każdy pojazd ma swojego właściciela i niekoniecznie właściciel musi tym pojazdem akurat jechać. Należy sprawdzić w jaki sposób dane pojazdu będą chronione i czy nie ma specjalnego zagrożenia, że dane osobowe będą narażone w jakiś sposób. Jednak ten sam mechanizm działa w przypadku telefonu komórkowego i tylko wyjęcie baterii pozwoli zabezpieczyć się przed tym. Nie wiem jak przewiduje regulacja, czy jeśli właściciel pojazdu będzie chciał wyłączyć system, to czy będzie mógł to zrobić… koleżanka mi podpowiada, że gdy uruchomi się system, dopiero wtedy jest on widziany w systemie ogólnym. Zatem, będzie możliwość wyłączenia – a nie wiadomo na ile będzie to skuteczne. Prawdopodobnie będzie to również regulowane przez ubezpieczycieli, bo jeśli ktoś wyłączy system, to ubezpieczyciel może powiedzieć np., że nie mógł zareagować – wariantów jest dużo. Podobnie nie jesteśmy w stanie przewidzieć wszystkich konsekwencji, które przyniesie życie dla funkcjonowania systemu. Prawdopodobnie po jakimś okresie eksploatacji – tak jak normalnie bywa przy różnych systemach – pojawią się ruchy korygujące, przepisy i może nawet rozwiązania techniczne. Może koledzy z ITS coś dodadzą.

Kierownik pracowni ITS Michał Niezgoda:

A propos pytania dotyczącego zagrożeń – tak jak słusznie zauważył pan minister – podstawowym zagrożeniem może być ochrona danych osobowych i prywatności. Natomiast należy spojrzeć na to na dwa sposoby. Po pierwsze, urządzenie e-Call w pojeździe będzie montowane przez producentów pojazdów i to oni będą mieli zabezpieczyć je na tyle, by nie było możliwości włamania się do tego urządzenia i przejęcia danych. Oczywiście system cały czas komunikuje się z satelitami – tak jak każdy włączony system GPS – i można próbować przechwyć ten system, natomiast są bardzo konkretne zapisy w dyrektywie, które dotyczą ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych. Tak samo jest w rozporządzeniu unijnym, które dotyczy konkretnych dyrektyw związanych z ochroną podstawowych praw i wolności osób fizycznych, które system musi realizować. Są to bardzo konkretne wymagania, do których odnoszą się przepisy. Tak samo jest w przypadku wymagań homologacyjnych dla producentów pojazdów. Jednak należy pamiętać, że system będzie komunikował się zarówno głosowo, czyli operator będzie miał komunikację głosową, która będzie prawdopodobnie nagrywana i będzie podlegać odpowiedniej ochronie oraz dodatkowo wysłany zostanie komunikat z typem pojazdu, który uległ wypadkowi – z numerem VIN pojazdu, z położeniem geograficznym, który też powinien podlegać ochronie. To tyle w sprawie ochrony danych osobowych.

Kolejnym problemem, potencjalnym zagrożeniem jest to, że wprowadzając taki system możemy spodziewać się błędnych wyzwoleń i związanymi z tym problemami, które nie są wypadkami drogowymi. Być może będzie tak, że faktycznie… bo ten sys-

tem można aktywować na dwa sposoby: włączamy ręcznie lub mamy wypadek drogowy i jest to aktywowane w sposób automatyczny. Możemy spodziewać się, że operatorzy będą dostawali zgłoszenia, które są nieprawdziwe. Wiąże się to z zagrożeniem wysyłania karetki do osoby poszkodowanej, która nie jest osobą poszkodowaną. To należy dobrze przetestować przy samym wdrożeniu. Chyba tyle tytułem uzupełnienia.

Przewodnicząca poseł Julia Pitera (PO):

Jeszcze pytanie ma pani poseł Bubula. Bardzo proszę.

Poseł Barbara Bubula (PiS):

Kiedy zapadną decyzje o wejściu tego systemu w życie?

Naczelnik w Departamencie Zarządzania Kryzysowego i Systemu Powiadamiania Ratunkowego MAC Maria Skarzyńska:

Jeśli mogę. Maria Skarzyńska i jestem naczelnikiem Wydziału w Departamencie Zarządzania Kryzysowego i Systemu Powiadamiania Ratunkowego MAC. Data, która jest planowana jako obligatoryjne wprowadzenie systemu e-Call to 1 października 2015 r. Jednak nie jest to jeszcze data ostateczna. Jednak wiemy, że będziemy musieli przyjmować zgłoszenia z systemu e-Call i w samochodach będą musiały być montowane urządzenia, które ten sygnał będą wysyłały do centrów powiadamiania ratunkowego. Ta data była dość dyskusyjna w momencie gdy były przedstawiane stanowiska rządów poszczególnych państw członkowskich do projektu aktu prawnego, który ustanowił tę datę. Z tego co wiem, jeszcze ostatecznie nie jest to przesądzone, że będzie to data 1 października 2015 r. My z perspektywy MAC, czyli Ministra Administracji i Cyfryzacji, który musi wdrożyć system powiadamiania ratunkowego do końca 2014 r. dostosujemy centra powiadamiania ratunkowego do odbierania zgłoszeń z systemu e-Call.

Jeśli chodzi o to, ile nas to będzie kosztowało wdrożenie systemu w centrach powiadamiania ratunkowego, to nie będą to wielkie kwoty. Okaże się to dopiero, gdy ogłosimy postępowanie przetargowe. Zdecydowaliśmy się wydzielić postępowanie przetargowe i czekamy na określenie wszystkich technicznych parametrów urządzeń, które muszą być zamontowane w centrach. Ostateczne kwoty zostaną określone w momencie zakończenia postępowania przetargowego i złożenia ofert przez producentów systemów. Utrzymanie i obsługa zgłoszeń systemu e-Call, nie będzie bardzo duża w stosunku do kosztów systemu powiadamiania ratunkowego. Mamy na to zagwarantowane pieniądze w ocenie skutków regulacji do projektu ustawy o systemie powiadamiania ratunkowego. Centrum techniczne systemu powiadamiania ratunkowego będzie utrzymywało całą infrastrukturę SPR, w tym infrastrukturę odbierającą zgłoszenia e-Call. Operatorzy numerów alarmowych będą te zgłoszenia obsługiwali, tak jak zgłoszenia, które przychodzą np. przez telefon do CPR. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Julia Pitera (PO):

Dziękuję bardzo. Czy mają państwo jeszcze jakieś pytania? Proszę się przedstawić do mikrofonu.

Przedstawiciel firmy członkowskiej PKPP Lewiatan Janusz Górski:

Janusz Górski, reprezentuję Lewiatan. Na co dzień pracuję u operatora telekomunikacyjnego T-Mobile. Była tu dyskusja na temat kosztów wdrożenia systemu, gdzie identyfikowane były koszty po stronie CPR i producentów aut, ale nie były poruszone koszty po stronie operatorów telekomunikacyjnych. Nie jest przecież przesądzone kto ma ponieść te koszty. Jest to cały czas otwarta kwestia, a przecież są to również istotne koszty, które będzie musiał ponieść cały sektor telekomunikacyjny w Europie i w Polsce. To tyle, w drodze uzupełnienia informacji. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Julia Pitera (PO):

Czy chcą się państwo ustosunkować do uwagi przedstawiciela Lewiatana?

Naczelnik w departamencie MAC Maria Skarzyńska:

Prowadząc rozmowy z przedstawicielami przedsiębiorców telekomunikacyjnych w ramach dialogu technicznego na tzw. superoperatora, który zapewni połączenie CPR z siecią publiczną, również poruszany był temat e-Call i SMS – czyli dostarczania sygna-

łów przez operatorów do CPR. Zdajemy sobie sprawę, że nie jest to do końca uregulowane, jednak obowiązek kierowania zgłoszeń do numeru 112 przez przedsiębiorców telekomunikacyjnych jest – przedsiębiorcy mają obowiązek kierować zgłoszenia do CPR nieodpłatnie. Staramy się wypracować takie rozwiązania, które w najmniejszym stopniu obciążą przedsiębiorców telekomunikacyjnych.

Przewodnicząca poseł Julia Pitera (PO):

Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos lub może są sprawy, o które chcielibyśmy prosić na piśmie, bo chcą państwo doprecyzować swoją wiedzę na ten temat?

W tej sytuacji, zamykam posiedzenie Komisji. Bardzo państwu dziękuję i przypominam o tematach do planu prac Komisji – nieustająco na każdym posiedzeniu Komisji. Życzę państwu wszystkiego najlepszego, ponieważ jest to ostatnie posiedzenie Komisji przed nowym rokiem, zatem z okazji zbliżających się świąt i Nowego Roku, życzę państwu wszystkiego najlepszego w pracy zawodowej i życiu osobistym. Do zobaczenia.